

# LA GLORIA DEL CARRUAJE. HISTORIA Y ACTUALIDAD DE LA REAL COLECCIÓN DE CARRUAJES DE MUNICH

Magdalena BAYREUTHER  
*Marstallmuseum Schloss Nymphenburg*

## 1. Introducción

Cuando el visitante entra en el museo de un castillo, o el historiador se acerca a su inventario, a primera vista, verá una gran cantidad de objetos diferentes: muebles, pinturas, libros, vajillas, joyas o las rarezas exóticas coleccionadas en los gabinetes de curiosidades. La pasión de los coleccionistas nobles propietarios de castillos iba tan lejos, que incluso coleccionaban moros o turcos, y también animales salvajes, tales como elefantes o tigres. Cuanto más exótico o exclusivo, mejor.

¿Para qué servían estas colecciones? La respuesta es sencilla: para representar, para aumentar la reputación y para asegurar su poder. El príncipe estaba situado a la cabeza de la sociedad antiguo regimental y lo mostraba exhibiendo su colección. Estas colecciones se presentaban exclusivamente a un público noble o perteneciente a las cortes del Estado y, en algunas ocasiones, también a burguesía culta<sup>1</sup>.

También se coleccionaban coches<sup>2</sup>. Las colecciones de carruajes pocas veces podían mantenerse, puesto que, con la aparición del auto-

---

<sup>1</sup> Acerca de las colecciones de príncipes utilizo solamente bibliografía alemana.

<sup>2</sup> Entre la literatura básica española sobre la historia del carruaje destacamos: Alejandro López Álvarez: *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias: Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid 2007. Teresa Andrada-Vanderwilde Quadras y Eduardo Galán Domingo: *Historia del carruaje en España*. Madrid 2005. Luis Rivero Merry: *Carruajes y guardaneses en Andalucía*. Madrid 2007.

móvil, éstas caían en uso, y para guardarlas era preciso disponer de mucho espacio. Sin embargo, en algunos lugares de Europa todavía se pueden ver amplias colecciones como, por ejemplo, en Lisboa o Viena<sup>3</sup>, e incluso, encontramos algunas casas reales en las que todavía están en uso, como en Londres o Estocolmo. Pero, en cualquier exposición que visitemos hoy en día, los carruajes bien conservados, solo constituyen una muy pequeña parte del parque móvil original.

En el presente estudio se plantean las siguientes preguntas: ¿bajo qué criterios se retiraban o se sacaban de circulación los carruajes?, ¿qué tipo de colección fue el resultado, y qué imagen proyecta hoy en día una colección así?

Para dar una explicación a estas preguntas, veamos la real colección de carruajes de Munich. Un gran parte de la colección se presenta en el ‘Marstallmuseum’, museo de la Real Caballeriza. Se encuentra en la residencia de verano del castillo de Nymphenburg, en el oeste de Munich, alojado en las antiguas caballerizas. En este museo se pueden ver carruajes, trineos, arreos y utensilios para montar que datan de dos siglos. Para ofrecer algunas respuestas, en el presente trabajo veremos, en primer lugar, una introducción sobre los príncipes y reyes de Baviera que aportará el contexto histórico. A continuación, analizaremos, desde diferentes aspectos, tres carruajes concretos: de dónde provienen, por qué fueron adquiridos, cómo se catalogan desde un punto de vista artístico, artesanal y técnico, y el motivo por el que fueron conservados. Finalmente, a modo de resumen final, haremos un breve recorrido por la colección completa así como por la historia del Museo hasta nuestros días.

## 2. La Casa Wittelsbach y Baviera

Actualmente, Baviera es uno de los 16 estados de la República Federal de Alemania. Sin embargo, inicialmente era un ducado mucho más pequeño. Desde la Edad Media, este ducado fue gobernado por los

---

<sup>3</sup> Silvana Bessone: *O Museu Nacional dos Coches*. Lisboa 1993. Monica Kurzel-Runtscheiner: *Vehicles of the Imperial Court in Vienna*. Vienna 2015. En Madrid también hay un museo de los reales carruajes, pero está cerrado actualmente por motivos de conservación. Pero existe una investigación actual y muy profunda de la historia de la real caballeriza española en la Edad Moderna, por ejemplo: C. J. Hernando Sánchez: *La cultura ecuestre en la corte de Felipe II* (págs. 226-293) y Alejandro López Álvarez: *Organización y evolución de la caballeriza* (págs. 293-331). En: José Martínez Millán y Santiago Fernández Conti (dir.): *La monarquía de Felipe II: La casa del Rey*. Volumen 1. Madrid 2005.

Wittelsbach; se trataba de una de las dinastías nobles más antiguas de Alemania, cuyos orígenes podemos encontrar en el siglo IX. En la Edad Media y en la Edad Moderna su fama se extendía fuera de Baviera, aportando, a veces, por algún tiempo, reyes a Hungría (1305), Suecia (1441-1448 y 1654-1720), Dinamarca y Noruega (1440), Grecia (1832-1862), e incluso, siendo coronados como emperadores del Sacro Imperio Romano hasta en dos ocasiones (1314-47 y 1742-45). Entre los diferentes linajes de la familia, la más exitosa fue la de Alta Baviera. En el año 1623, el duque Maximiliano I de Baviera fue nombrado uno de los siete príncipes electores. Unos cien años más tarde, un bávaro de los Wittelsbach fue, por poco tiempo, nombrado Emperador: en 1742 el príncipe elector Carlos Alberto fue coronado en Fráncfort como Carlos VII, quien no llegaría a reinar, puesto que María Teresa de Habsburgo no reconoció el voto y ocupó Munich, ciudad de residencia de Carlos Alberto, durante la Guerra de Sucesión de Austria (1740-1748). El emperador Carlos VII falleció tres años más tarde, en 1745. Los Habsburgo continuaron nuevamente en el trono imperial, así como en el Electorado de Baviera, donde gobernaría su hijo Maximiliano III José<sup>4</sup>.

En 1777, con él desaparecía la línea bávara de los Wittelsbach. Por derecho de sucesión le tocaba a la línea Palatinado-Sulzbach, que ya gobernaba en el Electorado del Palatinado. El príncipe elector del Palatinado, Carlos Teodoro, muy a pesar suyo, tuvo que ausentarse de Mannheim, su ciudad de residencia, e instalarse en Munich, desde donde reinó hasta 1799. Carlos Teodoro también falleció sin dejar descendencia, dejando paso a sus sucesores, los de la línea paralela de los duques de Zweibrücken. Con Maximiliano IV del Palatinado-Zweibrücken empezó una nueva era en Baviera. Durante las Guerras Napoleónicas, Maximiliano IV formó coalición con Francia y resultó recompensado: fue entonces cuando en 1806 el Electorado de Baviera fue declarado Reinado de Baviera por el emperador Napoleón I, convirtiéndose el duque en Maximiliano I José, el primer rey de Baviera. Sus descendientes reinaron durante todo el siglo XIX, sin interrupción, hasta el fin de la monarquía bávara en el año 1918; fue un reinado cultural y económicamente exitoso. Su hijo, por ejemplo, el rey Luis I (Ludovico Pío), dio una imagen clasicista a la ciudad de Munich y fomentó la ciencia y la cultura, antes de abdicar en la Revolución de 1848. El nieto de Luis I, el rey Luis II, más conocido como el “Rey de Hadas”, perdió mucha de su influencia política

---

<sup>4</sup> Hans-Michael Körner: *Die Wittelsbacher vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Munich 2009, págs. 11-72.

cuando Baviera formó parte del Imperio alemán que se fundó en 1871 bajo un emperador de Prusia. Pero Luis II mandó construir los tres castillos más famosos de Alemania: en Neuschwanstein, en el lago de Herrenchiemsee y en Linderhof. En 1886 tuvo un trágico y, todavía hoy, misterioso final en el Lago Starnberger. Como murió sin dejar hijos, y su hermano Otón era incapaz de gobernar por considerársele enfermo mental, reinó el tío de ambos, Leopoldo, como príncipe regente hasta 1912. Unos años antes del final de la monarquía, en 1913, todavía se coronaría a un último rey de Baviera, el hijo de Leopoldo, Luis III, que gobernaría como tal hasta 1918<sup>5</sup>.

### 3. Carruajes en la Corte Bávara

Durante todo el dominio de los Wittelsbach en Baviera, en la ciudad residencial de Munich, siempre hubo un parque móvil con muchos carruajes, acorde a su estatus. Afortunadamente, se han conservado numerosos inventarios del siglo XVI al XX que muestran la gran cantidad de carruajes de Munich<sup>6</sup>. Cuando se comparan estos inventarios, llama la atención que en la primera mitad del siglo XVIII se desarrolla un cierto orden en la enumeración. Si anteriormente se hubiera hecho el inventario dependiendo del lugar, solamente habrían sido seleccionadas según el tipo de carruaje, a pesar de existir una lista clara del orden y jerarquía. Los coches de gala son siempre los primeros que se mencionan, seguidos de los coches de ciudad y los coches de viaje para los príncipes, las damas y la corte; después los coches especiales, como los utilizados para la caza o para dar paseos por el parque; a continuación, los pequeños coches de carruseles; los siguientes serían los vehículos de servicio para la economía de la Corte; y por último, los vehículos para transportar el estiércol. Es decir, que los carruajes más representativos estaban siempre en primer lugar y los de menos importancia al final. Cada coche ocupaba un lugar concreto en la jerarquía. A continuación desearía presentarles tres carruajes bávaros, que todavía hoy se conservan expuestos en el museo y que, entre otros muchos, formaron parte de dicha jerarquía.

---

<sup>5</sup> Hans-Michael Körner: *Die Wittelsbacher vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Munich 2009, págs. 73-112.

<sup>6</sup> Vease una lista completa en Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, Schlitten und Sänften aus dem Marstallmuseum Schloss Nymphenburg*. Vol. 2. Munich/Stuttgart 2002, págs. 348-351.

### *3.1 La Carroza de la Coronación del Emperador Carlos VII*

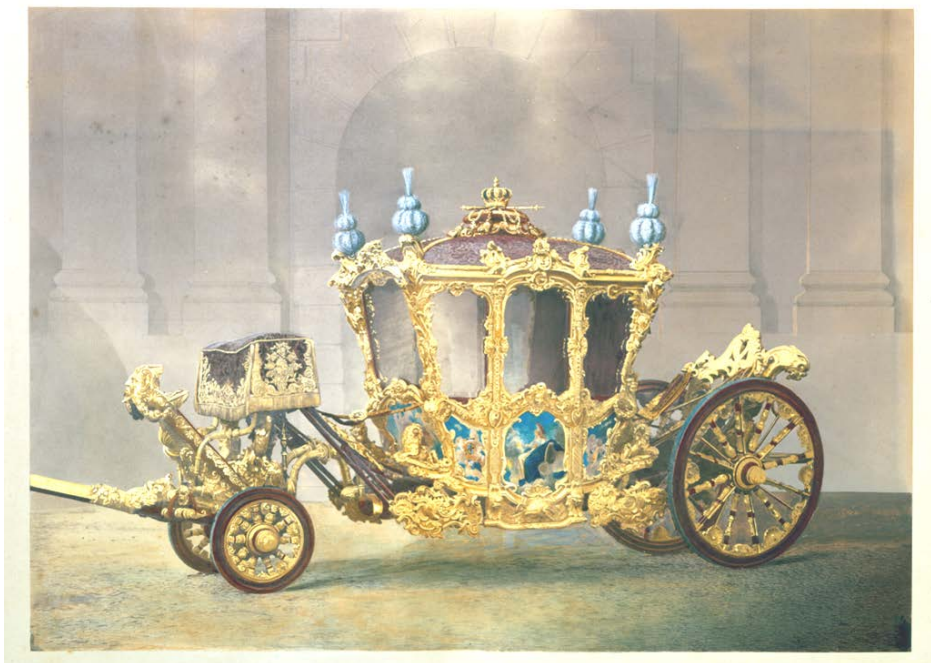


Imagen 1: Carroza de la Coronación del Emperador Carlos VII (Paris, 1720)

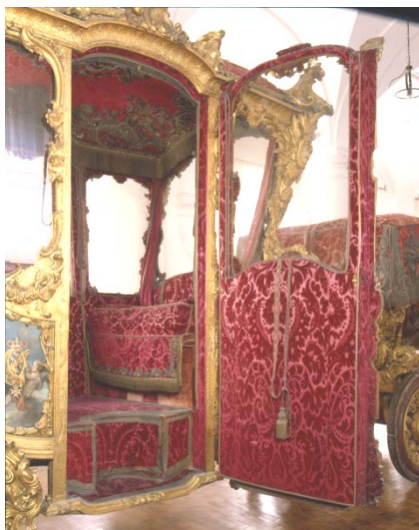


Imagen 2: Carroza de la Coronación del Emperador Carlos VII, interior (Paris, 1720)

El primer coche pertenecía al Emperador Carlos VII, el emperador sin reinado. No se trata de cualquier carruaje, sino de la carroza de su coronación. Se trata de una carroza con una imponente viga con un sistema moderno de ballestas de esta época debajo de la caja. Es una carroza rica en figuras doradas de madera tallada, equipada con una tumba roja y un techo cubierto de terciopelo coronado en bronce. Detrás de las siete grandes ventanillas se puede ver también un interior ricamente equipado en terciopelo de seda con bordados de oro y numerosos bordes y flecos.

La carroza se construyó en 1720 en París. Fue encargada por Luis Alejandro de Borbón, Conde de Toulouse (1678-1737), un hijo bastardo y preferido del rey Sol Luis XIV, uno de los príncipes más ricos de Francia. Probablemente mandó construir la carroza en el año 1722 para la fiesta de la coronación del rey Luis XV de Francia. Cuando en 1741, se tuvo por seguro que el príncipe elector Carlos Alberto reunía los votos necesarios de los príncipes electores para ganar las elecciones como emperador, la corte bávara se precipitó a preparar urgentemente su coronación para enero de 1742. Por eso se dirigieron a París, al mercado de carrozas de lujo usadas, en busca de una carroza adecuada para la coronación, donde dieron con la carroza del príncipe borbónico. En París, se mandaron instalar ocho nuevas montaduras haciendo juego con la carroza, en terciopelo rojo con bordados en oro, borlas doradas, elaboradísimas aplicaciones, y arcos de bronce dorados. Con este equipo de gala y 85 carrozas más, Carlos Alberto se trasladó a Fráncfort del Meno, el lugar tradicional para las coronaciones de los reyes romano-germanos. Viendo que María Teresa de Austria no reconocía la elección en el contexto de la Guerra de Sucesión Austriaca entre Baviera y Austria –entre otras–, la casa Wittelsbach quiso presentar todo su esplendor durante la coronación que tuvo lugar el 11 enero 1742. Por desgracia, poco después, los austriacos ocupaban Munich y Carlos Alberto tuvo que quedarse en el exilio en Fráncfort donde murió en 1745, un emperador sin país<sup>7</sup>.

Pero la carroza de la coronación del emperador Carlos VII fue, hasta comienzos del siglo XIX el primer vehículo estatal de la corte bávara. En 1747 se utilizó con motivo de la boda del hijo de Carlos Alberto, Maximiliano III José, y también durante la visita del Papa en

---

<sup>7</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, número de catálogo 2 (págs. 66-73).

1782<sup>8</sup>. Sólo con el nombramiento del primer rey bávaro se construiría una nueva carroza para la coronación que sustituiría a la imperial. Sin embargo, en los inventarios de la segunda mitad del siglo XVIII, la carroza imperial seguirá ocupando el primer lugar: por un lado, por catalogarse primero los coches de Estado y los coches de gala, y por otro lado, por ser el primer coche de esta categoría<sup>9</sup>. Este fue uno de los primeros coches que se guardaron y se expusieron en un museo, reflejando siempre la importancia del papel que ha jugado la casa Wittelsbach, tanto en el pasado como en la actualidad. Así, el motivo de su conservación lo encontramos en la enorme importancia de prestigio y legitimidad, puesto que solo pocas casas nobles europeas tuvieron un emperador romano-germánico.

### *3.2 El faetón de parque del príncipe elector Carlos Teodoro*



Imagen 3: Faetón de parque del príncipe elector Carlos Teodoro (Londres, hacia 1775)

<sup>8</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, pág. 69.

<sup>9</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0192: Inventario de carruajes, 1766. – Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0193: Inventario de carruajes, guardaneses y sillas, 1778.

El segundo coche elegido de la colección es mucho menos representativo: el faetón del príncipe elector Carlos Teodoro. Como hemos mencionado en la introducción de la dinastía de los Wittelsbach, Carlos Teodoro fue príncipe elector del Palatinado y se estableció en la Residencia de Mannheim (que hoy es parte del estado federado de Baden-Württemberg). Cerca de Mannheim, en Schwetzingen, se hizo construir una espléndida residencia de verano con un gran parque y la recreación de una mezquita, signo de su gobierno ilustrado. Carlos Teodoro también tenía una especial predilección por el estilo inglés, su moda y sus inventos, muy típicos en la segunda mitad del siglo XVIII<sup>10</sup>. Esta ‘anglomanía’ lo indujo probablemente a la compra de un faetón muy moderno. Se construyó en Londres y aparentemente había pertenecido a la corte inglesa. Llegó a Schwetzingen junto con un coche del mismo estilo para el jardín, para el cual no era necesario el uso de caballos, pues funcionaba con la ayuda de un pedal. El faetón de jardín se construyó hacia 1775 y disponía de todos los rasgos propios de un perfecto carruaje inglés, rasgos que pervivían todavía en el siglo XIX: belleza, robustez y elegancia. Dispone de dos vigas extremadamente delgadas, en acero fundido, adornadas con cuellos de cisnes arqueados, así como con finos muelles forjados en forma de “S” delante y detrás, y también cuenta con ruedas de mucha filigrana con radios muy delgados y delicados tapacubos en latón dorado. Otra especialidad es el arro del huego, que es casi completamente de metal, mientras que, por lo general, en el resto de carruajes de la época, seguía siendo de madera. La caja pequeña está tejida en caña de rota, un material sumamente ligero e higiénico, perfectamente adecuado para salidas en los calurosos días de verano, en los que de otro modo se usaban sillas y sillones contemporáneos. El carro del faetón es de colores verdes y dorados, y en el arro del huego vemos hojas y pétalos de tulipanes, así como los cuellos de los cisnes que se transforman en peces abrazados. Dispone de una plaza detrás para un lacayo. Según la última moda inglesa de entonces, el coche no llevaba cochero y lo llevaba uno mismo, cosa que para las damas suponía lo más elegante y moderno<sup>11</sup>.

El faetón de jardín es el más destacado del resto de la colección del museo. En los inventarios contemporáneos, los vehículos de jardín se

---

<sup>10</sup> Stefan Mörz: *Aufgeklärter Absolutismus in der Kurpfalz während der Mannheimer Regierungszeit des Kurfürsten Karl Theodor (1742-1777)*, Stuttgart 1991, pág. 57; 73-86.

<sup>11</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, número de catálogo 13 (pág. 110-112).



encuentran documentados en una de las últimas categorías<sup>12</sup>. Y aparte de un faetón de jardín para niños de 1697/98, es el único vehículo de la colección que se usaba para circular por el parque, ya que estos vehículos raramente sobrevivían al paso del tiempo. A primera vista, estos pequeños coches parecen menos representativos en comparación con los numerosos y grandes coches de gala. Quizás por esta razón, al principio, el faetón de jardín de Carlos Teodoro no fue expuesto en la real cochera con los otros carruajes históricos; antes de que en 1876 pasara a formar parte de la exposición de esta cochera, se encontraba en un cuarto húmedo del desván donde se guardaban las viejas sillas de montar<sup>13</sup>. Sin embargo, se reconocía y se valoraba la parte técnica e innovadora, por supuesto, junto con el coche de pedales; los dos formaron un dúo técnicamente impresionante, hasta cien años después de su construcción. De esta forma, este sencillo vehículo, pero con una técnica especial, pudo conservarse en la colección.

### 3.3 El cupé Brougham del rey Ludovico II



Imagen 4. Cupé Brougham del rey Luis II (J.M. Mayer, Munich, 1883). Foto: Magdalena Bayreuther, con permiso de la Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen

<sup>12</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0192: Inventario de carruajes, 1766. – Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0193: Inventario de carruajes, guardaneses y sillas, 1778.

<sup>13</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, pág. 112.

Otra de las razones que motiva que un carruaje se conserve en una colección la encontramos en el tercer y último coche que se presenta en este trabajo: un Brougham del rey Ludovico II del año 1883. El Brougham era un cupé para la ciudad, un ligero y elegante vehículo de dos plazas, que apareció en Londres hacia 1840 convirtiéndose rápidamente en el carruaje adecuado para el prestigio de los caballeros. Se trataba de un vehículo muy apreciado, más bien de un precio asequible de categoría media<sup>14</sup>. Por lo general, la carrocería autoportante solo estaba equipada con cuatro muelles de compresión, aunque nuestro modelo tiene además cuatro muelles en C y una viga con dos cuellos arqueados de cisnes, sin función alguna, solo para enfatizar el lujo del modelo. El interior está forrado en fina marroquinería y los faroles plateados adornados con la corona real bávara. La sencilla caja cuadrada con las ventanillas delanteras ligeramente encorvadas, en estilo inglés, demuestran una impresionante elegancia. Más tarde se añadieron las llantas de goma de la empresa Continental, así como una montura para la caja en azul claro ribeteada con líneas doradas<sup>15</sup>. El Brougham es solo uno de los muchos vehículos propiedad del rey Ludovico II de la colección bávara. Además del Brougham, existen un cupé de gala para la ciudad, un coche de gala Victoria, un *landau* (o landó) y dos *landaulettes*. Otra particularidad de los coches aportados a la colección por este monarca son sus cuatro trineos y dos carrozas en estilo barroco y rococó, los cuales se construyeron para el uso en sus tres castillos de estilo neohistórico<sup>16</sup>. Excepto uno de ellos, el resto fueron creados por el mismo fabricante de carruajes: J.M. Mayer, de Munich, famoso por la alta calidad de sus creaciones y por el diseño clásico y elegante. Además de los coches, en la mayoría de los casos, esta empresa fabricaba, en su propia guarnicionería, los arreos correspondientes. Se puede decir que la empresa Mayer se enriqueció gracias al rey Ludovico II<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> Andres Furger: *Kutschen Europas des 19. und 20. Jahrhunderts*. Vol. 2: Wagen-Atlas. Hildesheim/Zürich/New York 2004, págs. 148-167.

<sup>15</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, número de catálogo 33 (págs. 210-212).

<sup>16</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, número de catálogo 42-46 (págs. 248-279).

<sup>17</sup> Ulrike von Hase-Schmundt: Johann Michael Mayer. En: Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, Schlitten und Sänften aus dem Marstallmuseum Schloss Nymphenburg*. Vol. 2. Munich / Stuttgart 2002, págs. 304-314; aquí: pág. 311.

En torno a este coche, surge la siguiente duda: ¿por qué precisamente ese Brougham se quedó en la colección y no fue vendido como los otros muchos Broughams que existían, después de la muerte del rey Ludovico II? En 1877 y los años siguientes existían 55 Broughams en la real cochera<sup>18</sup>. En comparación con los coches de gala, los precios de compra eran verdaderamente económicos. Por ejemplo, mientras que el cupé de gala de ciudad de Ludovico II costaba 27.500 marcos, y la Victoria de gala había costado más de 8.500 marcos, el Brougham, de 4.600 marcos, tenía un valor material muy inferior; en cambio, se trataba del modelo de lujo, como hemos mencionado, que no solo se utilizaba para dar simples paseos por la ciudad, sino que también se empleó en actos oficiales, primero en los del rey de Hadas y, posteriormente, en algunos de los de sus dos sucesores regentes, Leopoldo y el rey Ludovico III<sup>19</sup>. En este sentido, el Brougham se ha conservado, por un lado, debido al inusual lujo y elegancia de este ejemplar, y por otro, por la significación de las personas que lo utilizaron, principalmente Ludovico II. Al final de la monarquía, cuando se seleccionaron los vehículos para la colección del nuevo museo, la historia del rey Ludovico II era tan conocida y él tal leyenda, que no solo se conservaron sus vehículos de gala, sino también los coches más sencillos: el landau, los landaulettes y el Brougham.

#### 4. El museo de la real caballeriza en Munich

El museo de la real caballeriza fue fundado en 1923, aunque anteriormente los vehículos de la colección pudieron ser visitados por personas ajenas a la corte bávara. Como ya hemos mencionado, a los príncipes de la Edad Moderna les gustaba mostrar las diferentes colecciones a sus visitas, así como sus representativas caballerizas, una selección de arreos y sillas de montar, y sus ricamente equipadas cocheras. Estos visitantes eran normalmente nobles o al menos gente adinerada. Pero desde mediados del siglo XIX, las caballerizas reales europeas se abrieron al gran público, como por ejemplo las de Viena, Francia o Rusia. Muy pronto, alrededor del año 1840, las reales caballerizas de Munich también se abrieron y ganaron una gran reputación al ser visitadas

---

<sup>18</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0202: Inventario de carruajes, 1877ff.

<sup>19</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, número de catálogo 32 (págs. 204-209); 34 (págs. 213-215).

una vez al año con motivo de la fiesta de la cerveza. En aquella época ya existía un viejo edificio separado donde se guardaban las carrozas históricas y las especiales de gala, llamado la Hof-Wagenburg o la “Reiche Remise” (cochera rica)<sup>20</sup>.



Imagen 5: Primer museo de coches en la Real Escuela de Equitación (años 20).

Foto: Archivo de foto de Rudolph H. Wackernagel

Con el fin de la monarquía bávara en 1918, se produjo un gran cambio. El oficio de la real caballeriza fue liquidado y los aproximadamente 400 operarios, así como los vehículos utilitarios, pasaron a instituciones estatales, tales como el ejército o la administración de distrito. Otros fueron vendidos o subastados públicamente, excepto los coches de gala y otros de gran valor, que se conservaron por el recuerdo que encerraban. Se habían utilizado para bodas, recibimiento de diplomáticos o príncipes y monarcas forasteros, así como en la fiesta muniquesa de la cerveza o en la procesión del Corpus de cada año<sup>21</sup>. Estas carrozas

---

<sup>20</sup> Rudolf H. Wackernagel: *Der Kgl. Bayerische Fuhrpark bei Ausbruch der Revolution* (1918). *Das erste Marstallmuseum von 1923 und seine Vorläufer. Die Neuauftellung von 1956*. En: Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, Schlitten und Sänften aus dem Marstallmuseum Schloss Nymphenburg*. Vol. 2. Munich / Stuttgart 2002, pág. 76-82; aquí: págs. 77-78.

<sup>21</sup> Rudolf H. Wackernagel: *Der Kgl. Bayerische Fuhrpark bei Ausbruch der Revolution* (1918). *Das erste Marstallmuseum von 1923 und seine Vorläufer. Die*

se conservaron por su interés histórico o el de las personas que las habían utilizado, por su relación con la historia o las leyendas del principado elector, es decir, del reino de Baviera, especialmente en el caso de aquellas vinculadas con el rey Ludovico II.



Imagen 6: Actual emplazamiento del museo de la Real Caballeriza (Marstallmuseum) en las caballerizas del siglo XVIII, castillo de Nymphenburg, Munich

Fue en 1923 cuando se decidió fundar el museo con estos coches. En esta época, se habían cerrado, tras cinco años, todas las negociaciones y condiciones de propiedad de los carruajes entre la Casa Wittelsbach y el nuevo Estado bávaro. Todavía hoy, pertenecen al fondo de compensación de la Casa Wittelsbach como institución administrativa, pero la Administración bávara de castillos del estado, jardines y lagos (Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen), como entidad estatal responsable de la real colección de carruajes, puede decidir libremente sobre el uso y restauración de la misma. Al comienzo, como ocurriera en Lisboa y en Viena, el museo se hallaba en el picadero cubierto de la real escuela de equitación. Hacia 1940, la colección fue trasladada a las antiguas caballerizas de la residencia de verano del castillo de Nymphenburg, cuando aquel edificio fue alquilado a la organización

---

Neuaufstellung von 1956. En: Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, Schlitten und Sänften aus dem Marstallmuseum Schloss Nymphenburg*. Vol. 2. Munich / Stuttgart 2002, págs. 76-82; aquí: 76-77; 81.

estatal para la cría de caballos de pura sangre<sup>22</sup>. Esto constituiría un golpe de fortuna para la colección, ya que durante la Segunda Guerra Mundial, la escuela de equitación quedó casi completamente destruida. Desde la reapertura del museo de la real caballeriza en 1950, la colección está expuesta en Nymphenburg<sup>23</sup>. Actualmente se está trabajando en un nuevo concepto para la exposición permanente, donde además de una nueva presentación, el propósito es inculcar al visitante la impresionante historia de los vehículos y los accesorios para guiar y montar.

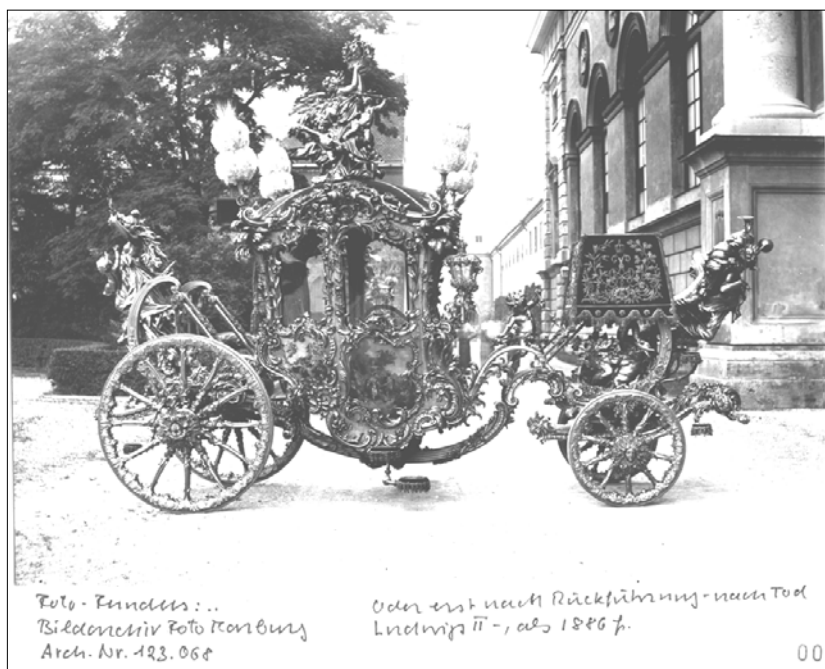


Imagen 7: Berlina de gala de estilo rococó del rey Luis II (J.M. Mayer, Munich, 1878/79). La berlina se encuentra frente a a la Real Escuela de Equitación, cuando todavía esta en usa (c. 1920). Foto: © Bildarchiv Foto Marburg / Fotógrafo: Teufel, Carl / Filser, Benno

Para tener una imagen general de la colección del museo, echaremos un vistazo al número, tipo y antigüedad de los vehículos bávaros. La primera guía impresa del museo, de 1923, describe 23 coches, seis

<sup>22</sup> Nymphenburger Zeitung/Neuhauser Nachrichten, 11 octubre 1939.

<sup>23</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, Registratur Nr. 701/1.

trineos y dos sillas de mano, todos los cuales se exhibían en el museo<sup>24</sup>. Hoy, la colección de carruajes contiene 41 coches, 14 trineos y dos sillas de mano, y el visitante puede admirar 36 de estos vehículos en la exposición. El resto se halla en un almacén privado.

La mayoría de los coches datan del siglo XIX, siendo pocos los conservados de siglos anteriores: la citada carroza de la coronación del emperador Carlos VII, un faetón para niños de 1697/98, una berlina de gala ((hacia 1747-1750), cinco trineos (1680-1740) y dos literas (1684/85 y c. 1745). Así, solo diez de los 57 coches datan del siglo XVII y XVIII. La mayoría son berlinas de gala, sillas de gala o cupés de gala del siglo XIX, entre las que se encuentran, por ejemplo, las dos berlinas de gala de la coronación del primer rey Maximiliano I José de 1813 y 1818. La más moderna se utilizó durante todo el siglo XIX como primer vehículo del Estado y todavía en 1913 con motivo de la coronación del último rey bávaro, Ludovico III. En la categoría de los coches de gala hay un carruaje para niños de 1810, un coche de un eje de montaña para la cacería de gamuzas en las montañas perteneciente al príncipe regente Leopoldo, un coche fúnebre de 1886, así como un trineo faetón de gala del príncipe heredero Maximiliano y un trineo para música, ambos de la primera mitad del siglo XIX. Los mencionados carruajes y trineos de gala, en estilo barroco y rococó francés del rey Ludovico II, son famosos por llamar espectacularmente la atención de los visitantes del museo, que inmediatamente los asocian con los hermosos castillos de cuento de hadas de Neuschwanstein, Herrenchiemsee y Linderhof<sup>25</sup>. En el almacén se encuentran además otros vehículos; principalmente se trata de coches de gala, aunque también hay una pequeña troika rusa, una calesa para la caza de la época del príncipe regente y un sencillo coche para la caza en madera natural para seis personas, así como los dos mencionados *landaulettes* de ciudad para uso del rey Ludovico II. Cuando se analizan estos vehículos en relación a la ya mencionada jerarquía de coches en los inventarios, se observa que casi todos ellos pertenecen a las primeras categorías -coches de gala y de ciudad-, es decir, a las más representativas. Son muy pocos los que pertenecen a categorías menores, como las de coches de caza, para niños o de paseo.

---

<sup>24</sup> Marstallmuseum in München. Hofwagenburg und Sattelkammer. Kleiner Führer mit 8 Abbildungen. München 1923, S. 9-24.

<sup>25</sup> Una información más detallada de todos los coches del museo se encuentra en el catálogo de Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002.

## 5. Conclusiones

Al principio de este trabajo nos preguntábamos qué carruajes se conservaban en la colección de un príncipe o de un rey, pregunta para la que encontramos diferentes respuestas. Por lo general, se conservaban los coches más representativos, los primeros en la jerarquía de vehículos. El motivo principal de su conservación fue el valor material y simbólico de dichos coches. Pero hay otras razones más concretas que podemos observar a través de los tres coches del museo de la Real Caballeriza que hemos analizado en este estudio: o bien se guardaban por el recuerdo de diferentes acontecimientos, como la carroza de la coronación del emperador Carlos VII, por sus características artísticas o técnicas, como el faetón del parque de Carlos Teodoro, o bien, por su asociación con una persona concreta, como ocurría en el caso del vehículo del rey Ludovico II.

¿Qué colección, según los criterios de selección, fue la resultante en Munich? Y, ¿qué imagen nos ofrece? En pocas palabras: ¡muy representativa! La mayor parte de los vehículos son carruajes para ocasiones oficiales o de gala, ya que la mayoría de los vehículos para viajar, para el transporte o para el deporte o no se han conservado o no están expuestos. La imagen que nos ofrece actualmente el museo, por lo tanto, no se corresponde con la que da el inventario histórico de los siglos XVIII y XIX que recogía la totalidad del parque móvil de la corte bávara. Por ejemplo, del siglo XVIII no se conservan coches de ciudad (*Chaise*), coches de caza (*Jagdwurst*) o coches de viaje, aunque en el inventario sí figuran en gran número<sup>26</sup>. Lo que sí echamos en falta en el inventario del siglo XIX son los vehículos de deporte para ser conducidos por uno mismo, ya sea para caballero o dama. No hay ningún *Mail-Coach*, ni ningún faetón *Stanhope* deportivo, ni tampoco ningún *Tandem Cart*, aunque sí los había en las cocheras reales y se utilizaban<sup>27</sup>. Los coches para el uso de viajes y para la economía de la corte tenían

---

<sup>26</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0192: Inventario de carruajes, 1766. – Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0193: Inventario de carruajes, guardaneses y sillas, 1778.

<sup>27</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0199: Inventario de carruajes, 1838ff. – Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0201: Inventario de carruajes, 1850ff. – Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0202: Inventario de carruajes, 1877ff.



una vida útil muy corta. Así, no se conserva ningún furgón para el equipaje, ni para los coches de cocina con carritos de plata para la vajilla y los cubiertos, ni carruajes para viajar. Por este motivo, reconocemos la falta de vehículos que reflejen una imagen completa de la cultura de cómo se guiaba, viajaba y transportaba. De esta forma, en el museo de Munich se aprecia que la mayoría de visitantes piensa que los reyes bávaros se desplazaban por el país en coches de gala, mientras que estas carrozas solo se utilizaban para desplazamientos representativos por la ciudad. Aquí reside la delicada tarea de transmitirle una buena información al visitante, creando un puente entre la casi desaparecida cultura de los coches de gala y la cultura cotidiana y deportiva del carruaje. Quizás una posibilidad sea la conexión con el actual y floreciente círculo de aficionados del enganche de tradición, donde entusiastas de guiar presentan viejos carruajes en campeonatos o eventos.

De todos modos, la función de la colección de carruajes de Munich se concentra en mostrar, a un gran y alto nivel, la parte representativa de la cultura de guiar en la corte, tanto técnica como artísticamente. Comparada con el resto de colecciones estatales de carruajes europeas, la colección de Munich se encuentra en uno de los primeros lugares. El catálogo de la exposición, que hace hincapié en este punto, lleva por título “Coches de Estado y de gala de los Wittelsbach” y describe así lo que el visitante de hoy ve en el museo de la real caballeriza: la gloria del carruaje.